

partier, der står bag forliget om takstnedsættelserne på Storebæltsforbindelsen, er komplet ligeglad med, om DSB Gods overlever overhovedet, og partiernes ordførere vil givet blive gjort til æresmedlemmer inden for vognmandsforeningen på dennes næste generalforsamling.

Det samme kan siges om de borgerliges holdning til færgeoverfarternes overlevelsesholdninger.

Molslinien f.eks. har bestilt helt nye færger for 1,2 mia. kr., færger, der er bygget på danske værfter. Molsliniens katamaranfærger er blevet videreudviklet med henblik på en kraftig reduktion af støj og hækbølger, ligesom udledningen fra maskinerne er reduceret, fordi der er tale om gasturbiner. Udviklingen af disse katamaraner kan komme til at betyde overlevelse for Danyard Værft.

Takstreduktionen på Storebæltsbroen har allerede resulteret i det første stop for færgeruter, nemlig ruten mellem Kalundborg og Juelsminde. Endvidere har DSB meddelt, at Asks og Urds dage som godsfærger på Kalundborg-Århus-ruten er talte. Det er endnu uvist, om Cat-Link kan overleve.

Det politiske løftebrud ligger i, at det blev lovet som en del af broforliget for 10 år siden, at broen skulle være brugerfinansieret, og at brotaksten skulle være lig med taksten for en færgebillet, og det troede rederierne naturligvis på.

Samtidig står der i loven, at A/S Storebæltsforbindelsen skal støtte økonomisk, hvis Spodsbjerg-Tårs-ruten og mindst en af Kattetruterne ikke kan klare sig i konkurrencen.

Det vil sige, at en 20 pct. reduktion i prisen over Storebæltsbroen vil medføre en tilsvarende reduktion hos Molslinien, og hvis Molslinien så alligevel ikke kan klare sig økonomisk, skal Molslinien altså støttes af A/S Storebæltsforbindelsen. Det kan man da kalde Ebberød Bank.

Ganske vist har man nu skrevet i loven, at hvis klausulen om underskudsdekningen skal i brug, skal sejladsen i licitation, men man har tilsyneladende helt overset, at eksempelvis Molslinien selv ejer sit havneanlæg på Sjællands Odde, og man vil vel ikke gå så langt, at man vil fratage rederiet dets ejendom.

Dette ville være en tilsidesættelse af ejendomsretten, hvilket nogle partier, herunder Fremskridtspartiet, fra Folketingets talerstol har erklæret for i orden. Det vil sige, at alle

havne, også de private, skulle åbnes, og alle skal kunne sejle ud og ind ad færgelejerne, uanset hvem der ejer dem. Det totale kaos venter tilsyneladende forude, hvis der nogen sinde bliver et borgerligt flertal.

Et *andet mindretal* (Enhedslistens medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling, men kan stemme for det af trafikministeren stillede ændringsforslag.

Storebæltsloven er et skoleeksempel på, hvorledes man kan manipulere en bilist- og erhvervsvenlig lov på plads på bekostning af den kollektive trafik.

Regeringen og de borgerlige har skruet en model sammen, som bygger på, at med flere biler og færre togpassagerer kan hele anlægget ejes af A/S Storebæltsforbindelsen, og jernbanen skal så leje sig ind. Det giver en mindre årlig udgift for jernbanen og hermed bedre mulighed for at konkurrere med bilerne. Omvendt er logikken imidlertid sådan, at jernbanen under ingen omstændigheder skal stilles bedre end bilerne, og derfor skal taksterne på bilerne sættes ned med det erklærede formål, at balancen mellem individuel og kollektiv trafik skal fastholdes. Og så er vi jo lige vidt. Jernbanen er dømt taber, uanset hvordan udviklingen rent faktisk forløber.

En sådan misrøgt af det kollektive trafikssystem kan mindretallet under ingen omstændigheder støtte.

Løvædringen med takstnedsættelsen for biler og lastbiler er en klar forringelse for såvel miljøet som for den kollektive trafik i Danmark og er med til at forringe de fordele, den kollektive trafik kunne have fået med jernbaneforbindelsen over Storebælt.

Desuden forekommer det uforsvarligt, at der ikke gennemføres en uvildig afklaring af det nuværende faktiske takstniveau for busser og lastbiler, da der ellers kan forudses en takstreduktion, som bliver på mere end 20 pct.

Lovforslaget kommer ikke bag på mindretallet. Det er helt efter bogen, og mindretallet er da sikker på, at der vil komme flere lovforslag, som er rettet imod den kollektive trafik, så længe forligene herom indgås med de borgerlige partier.

Ændringsforslag

Af *trafikministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af SF):